

2022.6.28

公共交通活性化に関する提言書提出について

呉西地区公共交通再生研究会
会長 須摩 孝一

呉西地区公共交通研究会は、地域の公共交通を活性化し次代につなぐため、別紙の提言書をまとめ、6月21日に砺波市と砺波市議会、28日に南砺市と南砺市議会に提出いたしました。

城端線活性化の活動を続けてきた当研究会は、県西部の交通に関わる市民団体とともに城端線120周年記念事業実行委員会（2017年）、呉西地区交通まちづくり市民会議（2018年～）を組織。公開講座、現地視察会などを開催し、交通の視点から、よりよい地域づくりを考えてまいりました。会員は砺波地方を中心とした県西部の約30人で、一般市民のほか、交通事業者、県議、市議らも加わっています。

今般、JR城端・氷見線LRT化が検討されておりますが、長引くコロナ禍などで交通事業者の経営状況は大変厳しさを増しており、そのサービス存続すら危ぶまれるような状況となっております。

地域に人が住み続けるためには移動手段が不可欠であり、その確保について、住民自らが考え、さまざまな意見を出し合い、具体的に行動していくことは、極めて重要であると考え、提言書の取りまとめを進めていました。

本提言書の趣旨をお汲み取りいただき、今後とも私たちの活動にご支援とご協力をいただきますようお願い申し上げます。

お問い合わせ：呉西地区公共交通再生研究会事務局
〒939-1306 富山県砺波市宮村38
電話 090-6273-3195
mail:r.suma.grillo@nifty.com

（過去の公開講座、現地視察会などは、呉西地区交通まちづくり市民会議のホームページ <https://koutsukaigi.tonamino.info/> に録画、資料、文字起こし報告書などとともに掲載してあります）

城端・氷見線 LRT 化検討に合わせた 公共交通活性化への提言

呉西地区公共交通再生研究会

城端線活性化などの活動を続けてきた呉西地区公共交通再生研究会は、県西部の交通に関わる市民団体とともに城端線 120 周年記念事業実行委員会（2017 年）、呉西地区交通まちづくり市民会議（2018 年～）を組織して、公開講座、現地視察会などを開催。交通の視点から、よりよい地域づくりを考える活動を続けてまいりました。

現在、城端・氷見線 LRT 化の検討がなされていますが、各交通事業者はコロナ禍などで経営状況が急速に悪化しており、サービスの存続すら難しくなっています。少子高齢化、人口減少の進展などで、今後さらなる苦境も予想される中、当研究会ではこれまでの公開講座、現地視察会などで得た知見を基に以下の通り、公共交通活性化に向けた提言をまとめました。

沿線自治体、議会の皆さまにおかれましては、ぜひとも実現に向け、ご検討をいただきますようお願い申し上げます。

利便性を最優先にした新しい公共交通を

私たちは、この地域が将来も持続可能であるためには、利便性の高い公共交通が不可欠だと考えてきました。サービスレベルは最低限、「自宅がどこにあっても高校へ通える」「通勤に使える」「高齢者が通院・買い物に出かけられる」といったものでなければなりません。

なぜなら、クルマに頼れない子供や高齢者の自由な移動手段が確保されていなければ、子育てをする親たちも含め、だれもが安心して住み続けることができないからです。もちろん、外から新たな人を呼び込むこともできません。

近年の研究では、公共交通に対する投資はさまざま分野に波及効果があり、経済効果・社会的便益は、道路など自動車交通への投資をしのぐとされています。例えば、高齢者が外出できることで、健康寿命を延ばし医療費を縮減できるなど、多くのメリットがあります。

自動車交通優先の政策を採ってきた日本は他の先進国と異なり、長らく公共交通を民間事業者が独立採算で担ってきました。利用者減少などで厳しい経営環境にさらされている今こそ、公共交通に対する考え方を抜本的に転換し、公共

インフラとして公的資金を投入し支えていく必要があります。

そのような新しい公共交通を作る方策について、以下、大きく分けて3項目を挙げました。最優先されるべきは利便性向上であり、巷間、話題に上る JR 城端・氷見線の高岡駅南北直通化など多額の費用がかかる施策は、その選択肢の一つとして段階的に実施すべきと考えます。

1. 総合的な地域の公共交通体系確立に関する計画づくりと実施

地域の公共交通を以下の3モードに分け、それぞれを体系的に交通結節点で繋ぐ。各モードの利用を集約し、効率化と便数増を図りながら、利便性を高める。

サービス維持には利用者確保が不可欠であるため、路線・ダイヤ等は自治組織などを通じて住民と十分に話し合っ決めて、協力体制を構築する。

1) 基幹交通（JR 城端線・氷見線）

- ・増便とパターンダイヤ・タクトダイヤ化。あいの風とやま鉄道との接続改善。
- ・パーク&ライド駐車場整備によるマイカー利用者の取り込み
- ・新駅増設
- ・蓄電池式電車など快適・高速な車両導入
- ・駅周辺への公共施設、商業施設などの立地誘導

2) フィーダー交通（路線バス、コミュニティバスなど）

- ・末端交通の起点となる交通結節点と JR 城端線・氷見線駅を結ぶ。
- ・ダイヤは JR 城端線・氷見線に合わせる。
- ・路線は住民の移動ニーズを反映し、市境にかかわらず設定する。公共施設を循環するような路線は作らない。

3) 末端交通（デマンドバス、乗合タクシーなど）

- ・フィーダー交通との結節点と、各集落、利用者宅を結ぶ。
- ・ダイヤはフィーダー交通に合わせる。
- ・一定の路線やダイヤに集約できないドア・ツー・ドアなど個別ニーズは、現行のタクシー事業者に任せる。

2. 住民とともに考える利便性向上策と利用促進策

公共交通の維持と利用増には、一人ひとりの住民がその必要性を理解し、実際に乗る以外、方策がない。いかに住民に受け入れられる利用促進策と

利便性の高いサービスを提供するかが、最も重要である。

1) 住民と交通事業者、行政、学識経験者の協議会設置

- 行政、交通事業者だけでなく、住民の視点を積極的に反映するための調査、計画立案、提言などを行う。
- 特にフィーダー交通、末端交通の維持には一定数の利用者確保が不可欠であり、ニーズ把握や掘り起しの方策を検討する。

2) 自治組織との連携

- 地域の交通をどうするかはまさに自治の問題であり、自治組織に対し活動の主要テーマとして取り上げるように働き掛ける。
- 行政や交通事業者は、自治組織がその機能を果たせるように十分な情報提供を行う。

3) モビリティマネジメントの推進

- 啓発イベント・PR 活動などで、車から公共交通の利用へ誘導する。
- 学校、PTA、自治組織、老人クラブなど、公共交通利用に関わる住民団体と連携して、ニーズ把握や利用促進活動を行う。

3. 公的資金投入の仕組みづくり

公共交通は公共インフラであり、自動車交通における道路整備と同様に、公的資金を投入して維持されるべきものである。

- 公的資金投入のほか、交通事業の上下分離や三セク化などを進め、独立採算ではない安定した経営の仕組みをつくる。
- 学生割引など本来、営利企業に任すべきでないサービスについての負担は、公的資金で行う。
- 行政や住民が「公共交通は公共インフラである」との意識改革を行うように啓発活動を行う。

以上